



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 33: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea — Políticas

FINANCIACIÓN PARA UN DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA
DE AVIACIÓN DE CALIDAD

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta un enfoque completo, integral y transformador para abordar los desafíos de financiación de la infraestructura de aviación, sobre la base de los resultados de los Foros mundiales sobre aviación (IWAF) tercero y cuarto de la OACI. Se examina la labor de la OACI para elaborar políticas, orientación y herramientas en línea para facilitar a los Estados la tarea de financiar la infraestructura de aviación y también se presenta el plan de la OACI para la labor futura en ese ámbito.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- examinar la labor realizada por la OACI presentada en los párrafos 2 y 3;
- respaldar el programa de trabajo de la Organización presentado en el párrafo 4; y
- considerar la información que contiene esta nota para actualizar la Resolución A39-15, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos, en particular, el Desarrollo económico del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en la presente nota se realizarán según los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular de 2020-2022 o mediante contribuciones extrapresupuestarias, incluyendo el Fondo voluntario de transporte aéreo (TRAF).
<i>Referencias:</i>	<p><i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 6 de octubre de 2016) Doc 10075 A40-WP/18-EC/3, Informe de las novedades relativas a los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea A40-WP/22-EC/7, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo <i>Comunicado de clausura del IWAF/3</i> (https://www.icao.int/Meetings/iwaf2017/Documents/Communique2017.pdf) <i>Comunicado de clausura del IWAF/4</i> (https://www.icao.int/Meetings/iwaf2018/Documents/IWAF%20Communique%202018.pdf) <i>Declaración y Marco para un Plan de acción de desarrollo de infraestructura aeronáutica en África</i> (https://www.icao.int/Meetings/iwaf2017/Pages/Declaration.aspx) <i>Declaración para promover la Conectividad por medio del Desarrollo y Sostenimiento del Transporte aéreo en la Región Panamericana – Visión 2020-2035</i> (https://www.icao.int/Meetings/iwaf2018/Pages/Declaration-for-the-Pan-American-Region.aspx) Plan de actividades de la OACI 2020–2022</p>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los volúmenes de tráfico aéreo se duplicarán en los próximos 15 años, según los pronósticos de tráfico a largo plazo de la OACI. Solo es posible mantener el tránsito aéreo en rápida expansión y la mejora de la conectividad aérea con un desarrollo continuo de la infraestructura, capacidad y tecnología de la aviación, con el respaldo de un marco reglamentario mundial armonizado. Es de suma importancia que todos los Estados desarrollen una infraestructura de aviación de calidad para garantizar que el crecimiento del tránsito aéreo se gestione de una manera segura y eficiente, que permita aprovechar plenamente los posibles beneficios económicos que generará el incremento del tránsito.

1.2 La Asamblea, en su 39º período de sesiones, pidió “*al Consejo que siga elaborando o refinando, según proceda, orientaciones sobre financiación de infraestructuras de transporte aéreo, funciones de vigilancia apropiadas y financiamiento del sistema de transporte aéreo, incluidos mecanismos para apoyar las mejoras operacionales que se describen en los módulos ASBU [Mejoras por bloques del sistema de aviación]*” (véase la Resolución A39-15, Doc 10075). El Objetivo 9.1 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, “*Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad [...] haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos*”, también es directamente pertinente para la aviación y las economías a las que beneficia en todo el mundo. La OACI es un organismo de custodia de este objetivo.

2. ENFOQUE DE LA FINANCIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE AVIACIÓN

2.1 El principal desafío para la financiación del desarrollo de infraestructura de aviación consiste en obtener y asegurar una gran cantidad de inversiones por un largo período durante el desarrollo, la modernización y la expansión de la infraestructura de aviación de calidad, acorde con el crecimiento proyectado del tránsito. Sin embargo, la movilización de recursos financieros a largo plazo se ha vuelto más difícil y representa un gran desafío para muchos Estados, en especial, debido a la presión sobre las finanzas públicas y los factores de costo atribuidos a los préstamos que existen en numerosos países en desarrollo.

2.2 La financiación de la infraestructura de aviación ha sido el tema central de los dos Foros mundiales sobre aviación (IWAF) previos de la OACI, que desde su comienzo, en 2015, han reunido a participantes de alto nivel de los Estados miembros, organizaciones internacionales y regionales, la industria, la comunidad de donantes, así como bancos multilaterales de desarrollo y otras instituciones financieras.

2.3 En el IWAF/3 (noviembre de 2017, Abuja, Nigeria) se abordaron los desafíos financieros actuales y futuros para el desarrollo de la infraestructura de aviación y la creación de capacidad, en especial, en África, y se adoptó la *Declaración y Marco para un Plan de acción de desarrollo de infraestructura aeronáutica en África* en el contexto del Plan de acción de Lomé (2017-2019) de la Unión Africana. El IWAF/4 (septiembre de 2018, Fortaleza, Brasil) se centró en estrategias para el crecimiento de la aviación con la exploración de oportunidades de inversión en aviación y adoptó la *Declaración para promover la Conectividad por medio del Desarrollo y Sostenimiento del Transporte aéreo en la Región Panamericana – Visión 2020-2035*.

2.4 Los resultados del IWAF/3 y el IWAF/4 requerían que los Estados adoptasen un enfoque completo, integral y transformador, respaldado por políticas coherentes y una buena gobernanza en todos los niveles para abordar los desafíos de financiación de la infraestructura de aviación. Ese enfoque consiste, entre otras cosas, en:

- a) la elaboración de programas y planes nacionales y/o regionales de infraestructura de aviación, así como objetivos estratégicos de infraestructura compatibles con los Planes mundiales de la OACI, basados en un análisis de rentabilidad robusto, un análisis de brechas entre la demanda pronosticada y la capacidad actual y un análisis de ciclo de vida completo;
- b) la alineación e integración de los programas y planes de infraestructura de aviación con un desarrollo correctamente equilibrado de los modos de transporte, incluidas las iniciativas de transporte multimodal y de planificación urbana, y su vinculación con planes y estrategias de desarrollo nacionales y/o regionales, en consonancia con los marcos económicos y financieros internacionales, y respaldados por la cooperación económica y, cuando proceda, la asistencia internacional para el desarrollo;
- c) el establecimiento de una buena gobernanza, por ejemplo, la creación de marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios y mecanismos de vigilancia y evaluación facilitadores, que puedan dar un fuerte impulso para fomentar la inversión en el sector de la aviación, en particular, mediante la participación del sector privado, y en el manejo del carácter complejo de las transacciones de financiación de proyectos;
- d) la consolidación de las iniciativas de planificación y desarrollo para la infraestructura de aviación, turismo y comercio, siempre que sea posible, armonizando a su vez los marcos reglamentarios al equilibrar los beneficios de estos sectores económicos y promover la cooperación y la toma de decisiones compatibles entre las autoridades de transporte y otros ministerios encargados de carteras conexas, entre ellas finanzas, planificación económica, energía, medio ambiente, comercio y turismo;
- e) la mejora de la transparencia brindando leyes, reglamentos, políticas, prácticas e información y datos pertinentes al público, incluidos los inversionistas, con claridad, previsibilidad, rendición de cuentas y acceso abierto, lo que da credibilidad a las decisiones reglamentarias e incrementa la confianza empresarial al minimizar la asimetría de información entre gobierno, industria e inversionistas y reducir los riesgos de inversión y la incertidumbre; y
- f) la creación de un clima de inversión transparente, estable y previsible para apoyar el desarrollo de la aviación, por ejemplo, mediante la participación de múltiples partes interesadas, la diversificación de las fuentes de financiación y el aumento de la participación del sector privado, entre otras cosas, mediante la inversión privada, la reforma empresarial, las iniciativas de financiación privada, las sociedades públicas-privadas (SPP) y diversos planes de incentivos.

2.5 Persiste la preocupación por el volumen limitado de financiación y asistencia públicas internacionales para el desarrollo, que actualmente está disponible para proyectos de infraestructura de aviación a pesar del carácter transversal de la aviación y los múltiples vínculos con otros sectores económicos. Se pueden utilizar financiación y asistencia públicas internacionales para desbloquear financiación adicional mediante la financiación combinada o interinstitucional y la mitigación de riesgos para la infraestructura. Para los Estados que tienen acceso limitado a la financiación de inversiones, resulta fundamental incluir los principales proyectos de infraestructura de aviación en la lista de prioridades de la financiación y la asistencia públicas internacionales.

3. POLÍTICAS Y ORIENTACIONES DE LA OACI

3.1 A diferencia de otros modos de transporte, la industria de la aviación ha estado sufragando la mayor parte de sus costos de infraestructura, en lugar de recibir financiación mediante impuestos, inversiones públicas o subsidios. Los costos de infraestructura se sufragan mediante derechos impuestos a los usuarios, la mayoría de los cuales se añaden a las tarifas aéreas. Una carga excesiva de derechos e impuestos puede anular los beneficios económicos si reduce la demanda de viajes aéreos y envíos de carga aérea; por lo tanto, se insta a los Estados y proveedores de servicios a que observen las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) y los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632).

3.2 Además de las políticas y criterios sobre derechos e impuestos, el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) contienen una orientación detallada sobre la financiación de la infraestructura de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. También se elaboró material de orientación específico sobre análisis de costo/beneficios, análisis de rentabilidad, análisis de repercusiones económicas y financiación de inversiones en infraestructura de aeropuertos y navegación aérea, en especial, para la implantación de los módulos ASBU. La nota A40-WP/18-EC/3, *Informe de las novedades relativas a los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea*, contiene información adicional al respecto. Además, se está desarrollando una nueva herramienta analítica en línea para el análisis de costo/beneficios de los proyectos identificados de infraestructura de aviación como parte de la Solución de datos para la aviación civil de la OACI (iCADS).

4. LABOR FUTURA

4.1 Una de las cuestiones emergentes de la aviación identificadas en el Plan de actividades de la OACI 2020–2022 es la financiación de la infraestructura y el sistema de aviación, es decir, la promoción de la diversificación de las fuentes de financiación elevando la participación del sector privado y haciendo un uso eficaz de los recursos nacionales y la financiación internacional para el desarrollo, a fin de desarrollar y modernizar la infraestructura y el sistema de aviación de calidad en consonancia con el nivel de crecimiento del tránsito pronosticado y sobre la base de los Planes mundiales de la OACI.

4.2 Aspirando a "no limitar la capacidad de la infraestructura, la tecnología y los recursos financieros para el desarrollo de la aviación", la labor futura se centrará de manera prioritaria en brindar orientación y asistencia para que los Estados adopten el enfoque completo, integral y transformador ya mencionado y cierren la brecha de infraestructura para alcanzar el óptimo potencial del transporte aéreo. Al llevar a cabo esa labor, la Organización, entre otras cosas:

- a) mantendrá actualizada la orientación existente, según proceda, y mejorará las herramientas en línea correspondientes de la iCADS para asistir a los Estados en la consideración de las decisiones de inversión sobre el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación;
- b) fortalecerá su diálogo para aumentar el entendimiento común, responderá a los imperativos comerciales y facilitará la obtención de todas las formas de financiación y asistencia públicas internacionales para el desarrollo de la aviación, incluida la asistencia oficial para el desarrollo (AOD) y la cooperación sur-sur;

- c) utilizará eventos como el IWAF a modo de vehículos que contribuyan a fomentar asociaciones efectivas entre donantes, inversionistas y Estados necesitados, fortaleciendo el diálogo para mejorar el entendimiento común y las respuestas a los imperativos comerciales; facilitando la movilización de recursos; y en el marco de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB), identificando, coordinando y brindando asistencia a los Estados necesitados; y
- d) continuará efectuando tareas de seguimiento de las actividades y acciones de la OACI para implementar la *Declaración y marco para un plan de acción de desarrollo de infraestructura aeronáutica en África* según los acuerdos existentes, en especial, en el marco del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI), e informará a la Asamblea de los avances que realice, con metas y mediciones específicas en el Plan AFI.

— FIN —